


Uma breve abordagem histórica do desenvolvimento do rodoviarismo e do transporte rodoviário de cargas no Brasil

A brief historical approach to the development of road transportation and road freight transport in Brazil



MOREIRA, Danilo Leite*

 <https://orcid.org/0000-0003-0756-6683>

RESUMO: Nas últimas décadas, de acordo com os dados do Registro Nacional de Transportadores de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (RNTRC-ANTT), houve um aumento significativo na frota de caminhões e carretas nas estradas do Brasil. Portanto, reconhecendo a história do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) como um campo em potencial na historiografia, o presente artigo tem como objetivo contextualizar os caminhos que foram percorridos historicamente para a consolidação da profissão de motoristas (de caminhão/caminhoneiros) e do TRC (caminhões), bem como, a construção de rodovias que cortam o país de Norte a Sul, desde o período da América Portuguesa, até os dias de hoje.

ABSTRACT: In recent decades, according to data from the National Registry of Cargo Carriers of the National Land Transport Agency (RNTRC-ANTT), there has been a significant increase in the fleet of trucks and trailers on the roads of Brazil. Therefore, recognizing the history of Road Cargo Transport (TRC) as a potential field in historiography, this article aims to contextualize the paths that were historically taken for the consolidation of the profession of drivers (truck/truck drivers) and the TRC (trucks). As well as the construction of highways that cross the country from North to South, from the period of Portuguese America to the present day.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte Rodoviário de Carga (TRC); História; Caminhões.

KEYWORDS: Cargo Road Transport (TRC); History; Trucks.

*Recebido em: 23/01/2023
Aprovado em: 14/04/2023*

Introdução

Este artigo é fruto de um fragmento auferido da tese de doutorado intitulada *Transportando Representações: Uma análise de gênero nas páginas da revista O Carreteiro*, defendida no ano de 2021, no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Grande Dourados. A tese teve como objetivo analisar a

* Doutor em História pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal da Grande Dourados (PPGH/UFGD). E-mail: daniloleitemoreira@hotmail.com



representação histórica elaborada diante dessa categoria profissional: os motoristas de caminhões e carretas. Para isso, fez-se necessário uma breve contextualização histórica do desenvolvimento do rodoviarismo e do transporte de carga no Brasil. Uma vez que é praticamente impossível destacar as representações impressas sobre esses profissionais sem contextualizar os avanços do transporte de carga no Brasil, já que, ambos, caminhão e motorista acabam sendo inseparáveis.

Para que possamos compreender a história do TRC, nesse caso, os caminhões e as carretas, precisamos perceber os caminhos que foram percorridos desde o início da colonização dos portugueses para a ocupação e integração da América Portuguesa, bem como os principais momentos históricos, econômicos e políticos que foram cruciais para a consolidação da indústria automobilística e para construção de milhares de quilômetros de rodovias que cortam o país de Norte a Sul nos dias de hoje. Assim, o artigo tem como objetivo contextualizar o desenvolvimento do rodoviarismo, bem como o desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas (caminhões e carretas).

O surgimento das primeiras estradas e “carretas” no Brasil

Osorio Santana Figueiredo destaca em sua obra, *Carreteadas heroicas*, que as carretas têm acompanhado a história da humanidade há milhares de anos, já que os carros de bois são utilizados desde as primeiras civilizações em trabalhos de plantação e colheitas. Um dos carros mais antigos puxados por bois era o *Plaustrum*,¹ utilizado pelos romanos e pelos gregos, que se espalhou por diversas regiões da Europa até chegar à Península Ibérica. As primeiras hipóteses que explicam estes carros na América são as de que eles foram trazidos e/ou construídos pelos portugueses e espanhóis. Embora tenha surgido na Europa, o *Plaustrum* romano é considerado o pai das carretas na América; este modelo fora utilizado no processo de colonização, desde o período do Brasil Colônia, nas mais diversas regiões. Porém, “[...] o nome carreta se definiu, historicamente, quando o seu rodado passou a ter forma raiada, isto é, constituído de maça, raios, cambotas e eixo fixo, mais tarde protegido por chapa de ferro circular” (FIGUEIREDO, 2000, p. 18).

No Brasil Colônia (1500-1822), o bandeirante, representado na figura do homem aventureiro e “desbravador”, foi o primeiro a utilizar veículos de rodas com tração animal. Conforme destaca o historiador Sérgio Buarque de Holanda, “Alguns mapas e textos do século XVII apresentam-nos a vila de São Paulo como centro de amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e à costa [...]” (HOLANDA, 1994, p. 19). A

¹ O *Plaustrum* era um carro de rodas cheias, inteiriças, que rodavam junto com o eixo, caracterizando-se pelo rechino, assim como os carros cantadores no Nordeste do Brasil (FIGUEIREDO, 2000, p. 17).

abertura das primeiras estradas teve como finalidade auxiliar o escoamento de produtos de uma região a outra e estas aberturas só foram possíveis, como bem destacado por Holanda, graças às técnicas dos indígenas, que abriam tais caminhos e, sem eles, não seria possível a entrada dos não indígenas para “desbravar” os sertões, uma vez que:

[...] o primeiro progresso real sobre as velhas trilhas indígenas só foi definitivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Em São Paulo, particularmente, com as primeiras tropas de muare. Quebrando e varrendo a galharia por entre brenhas espessas, as bruacas ou surrões que pendiam a cada lado do animal serviam para ampliar a passagem. Novo progresso surgiria mais tarde com a introdução dos veículos de roda para jornadas mais extensas [...] (HOLANDA, 1994, p. 26).

A palavra “carreta” começou a ser empregada para definir o que até então era chamado “carroça”; é possível pensar que fora definido o termo “carreteiro” para quem as conduzia. Sabendo disso, podemos perguntar: Quem foram os primeiros carreteiros da América Portuguesa? Segundo, Figueiredo, “Foram soldados do exército luso, os contrabandistas, os comerciantes chamados vivandeiros, os primeiros estancieiros que iam se adentrando campanha a fora.” (FIGUEIREDO, 2000, p. 70).

As primeiras carretas foram utilizadas para várias finalidades. Em um primeiro momento, auxiliaram no processo de colonização, mas também em situações de guerra, quando estavam carregadas de materiais bélicos e demais apetrechos militares. Serviram de apoio ainda para comerciantes, mascates, conhecidos também como vivandeiros, que transportavam os mais variados tipos de mercadorias, desde produtos alimentícios, até produtos mais simples, como pentes e espelhos. Desta maneira, surgia o carreteiro e, junto a ele, as representações que iriam compor a identidade desses profissionais. Segundo Figueiredo: “[...] Naqueles tempos de antanho, eles não podiam ser somente tocadores de bois; tinham que ser um bom guerreiro, destemido e forte, dotado de tanta coragem, quanto de paciência era formada sua alma mansa de inofensivo andante.” (FIGUEIREDO, 2000, p. 71).

Com o crescimento do desenvolvimento econômico de outras regiões, bem como criação do comércio, motivava-se a construção de estradas para atender aos interesses de latifundiários e comerciantes, já que se fazia necessária a abertura de caminhos para escoamento e circulação de mercadorias. Esse fator fez com que, nas primeiras décadas do século XX, “[...] os setores dinâmicos das economias nacionais estariam centrados, até a década de 1930, em dois setores econômicos básicos: o agroexportador e o da produção interna.” (NUNES, 2011, p.12). Ambos setores econômicos foram desenvolvidos

em grande parte pelas malhas ferroviárias do país, já que, até então, a malha rodoviária, além de ínfima, era precária.

Grande parte da movimentação econômica, ao longo desse período, ocorreu para exportação de grãos de café, movimentando, deste modo, as principais ferrovias do país. Porém, com a crise de 1929, houve uma redução drástica tanto nas exportações quanto nas importações; mesmo com a redução da operação nas malhas ferroviárias, as estradas de rodagem demoraram a aparecer, pois as ferrovias continuaram operando e prestando serviços. Até o início do século XX, existiam poucos quilômetros de estradas, onde a maioria dos veículos existentes eram de tração animal. Com a crise de 29, os anos seguintes foram decisivos para o declínio das ferrovias, que até então eram consideradas “[...] símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais ‘diabólico’ e mais rápido, o automóvel [...]” (ARRUDA, 2000, p. 107).

A Era Rodoviária e o desenvolvimento do TRC no Brasil

Os primeiros carros chegaram ao Brasil no início do século XX e, logo após, as primeiras empresas instalaram suas linhas de montagem, como a *Ford Motor Company* (1919), a *General Motors* (1924) e a *International Harvest* (1926). O poder público passou, aos poucos, a manifestar uma necessidade de adaptar as estradas de rodagem aos veículos motorizados. Com o aumento do número destes, na década seguinte, houve a necessidade de “[...] estabelecer normas e regras para o tráfego (constitui uma espécie de *avant première* do Código Nacional de Trânsito).” (NATAL, 1991, p. 81), já que existia pouca legislação a respeito.

Embora houvesse um número expressivo de carros em circulação pelo país, salienta-se que, no Brasil, o rodoviarismo começou a ganhar espaço a partir da segunda década do século XX. Para Ramon Brandão a Era Rodoviária iniciou, no Brasil, “[...] quando, então, o décimo primeiro presidente do Estado de São Paulo, Washington Luís, inaugurou uma estrada de 110 km entre Campinas e a Capital do Estado [...]” (BRANDÃO, 2011, p. 23). As iniciativas tomadas por Washington Luís foram fundamentais para que ele fosse eleito presidente do país em 1926. Segundo Jorge Miguel Mayer:

Em sua gestão à frente do governo paulista, Washington Luís concedeu atenção especial à rede de transportes, permanecendo fiel a seu lema: “Governar é abrir estradas”. Seu plano de expansão do sistema rodoviário estadual resultou na construção de 1.326 km de novas estradas de rodagem, além da atenção que concedeu à navegação fluvial, subvencionando o serviço de transporte pelo rio Paraná e melhorando as condições de navegabilidade do rio Paraíba entre Guararema e Queluz. Promoveu ainda a eletrificação da estrada de ferro de

Campos do Jordão, além de conseguir autorização para a construção de uma ponte em Porto Cemitério, na divisa entre São Paulo e Minas Gerais. (MAYER, 2010).

Desde então, planos rodoviários foram traçados viabilizando a construção de estradas. Por conseguinte, em 1928, deu-se o início do que se tornaria uma das principais vias de ligação do país: “[...] a construção de uma estrada de rodagem ligando o Rio de Janeiro a São Paulo, tendo as obras sido iniciadas no mesmo ano e entregues ao tráfego em 1929, com um padrão considerado razoável para a época.” (NATAL, 1991, p. 83). Ramiz Gattás, em sua obra *A indústria Automobilística e a 2ª revolução industrial*, destaca que até então: “[...] as estradas eram de terra batida ou macadamizadas; o asfalto só chegaria duas décadas depois. Mas tudo era importado: as máquinas e equipamentos de abrir estradas, os veículos automotores e suas peças, combustível e os lubrificantes.” (GATTÁS, 1981, p. 29).

Ainda que, desde o período do Brasil Império (1822-1889) e início da República (1889-1930), houvesse as primeiras tentativas de implantação do modal rodoviário em solo brasileiro, esse só se consolidaria com a queda das oligarquias cafeeiras, que sempre estiveram frente ao cenário econômico do país até 1929. Desde então, o cenário nacional passaria por mudanças densas. O geógrafo Daniel Huertas, em sua obra *Território e circulação transporte rodoviário de carga no Brasil*, destaca que:

A deficiência das ferrovias e da navegação de cabotagem fez com que o transporte rodoviário começasse a ser visto como alternativa mais adequada para a suplementação de capacidade e a maior abrangência espacial da malha de transportes. Assim, o governo Vargas (1930-1945) arquitetou uma série de ações e objetos marcantes para a configuração inicial da base material e normativa desse modal. (HUERTAS, 2018, p. 54).

A partir de 1930, com o melhoramento das estradas existentes, as exportações começaram a aumentar e as carretas de boi foram substituídas pelos caminhões e por outros veículos automotores, passando a circular nas estradas brasileiras. Embora houvesse um aumento no número de veículos, ainda alguns fatores limitavam o aumento da frota automobilística, tais como: a falta de estradas asfaltadas, a ausência de postos de combustíveis, uma vez que o Brasil ainda dependia da exportação de combustíveis, e, principalmente, a falta de fabricação de autopeças para reposição, fazendo com que “[...] a frota compunha-se de veículos alquebrados, sem nenhuma possibilidade de renovação [...]” (GATTÁS, 1981, p. 41). Deve-se ainda destacar que:

Em 1938, 1939 e 1940, foram vendidos no Brasil, em média anual, 12.700 carros de passageiros e 10.600 caminhões, num total de 23.300 veículos. Existiam no País, em 1943:

Carros de passageiros 120.710

Caminhões 86.426

Ônibus 6.324

Total de 213.460 (GATTÁS, 1981, p. 63).

Ainda que houvesse um aumento no final da década de 1930, até o início da década de 1940, no período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), quase não houve importação de caminhões, tendo em vista que 90% dos veículos que trafegavam em solo brasileiro eram de procedência norte-americana, tais como “[...] os caminhões Ford, Chevrolet (da General Motors), Fargo e De Soto (da Chrysler) [...]” (GATTÁS, 1981, p. 64).

No decorrer da Segunda Guerra Mundial, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) se instalou no Brasil, no ano de 1942, com objetivo de produzir motores de aviões para os Estados Unidos da América (EUA). Porém, com o fim da guerra, em 1945, a empresa passou por problemas financeiros, já que os norte-americanos não tinham mais interesse nos motores de aviões nacionais. Assim, novas funções foram redefinidas, e:

Através do Decreto-Lei nº 8.693, promulgado no dia 18 de janeiro de 1946, a FNM foi autorizada a fabricar tratores agrícolas. Gradativamente, no entanto, a empresa passou a produzir veículos de transporte, sobretudo caminhões. Encerrou-se com isso definitivamente a fabricação de motores de avião. (KORNIS, 2010)².

Embora o decreto permitisse que produzisse caminhões a partir de 1946, foi somente a partir de 1948 que a FNM estabeleceu um acordo com a empresa italiana *Isotta-Fraschini*, que desde então passou a produzir os caminhões de motor a diesel FNM D-7.300, com 30% de peças nacionais. Em 1949, a nacionalização dos caminhões FNM se deu com surgimento da indústria de autopeças. Ainda nesse ano, com a retomada das produções comerciais, a indústria norte-americana passou a fornecer peças para outros países, entre eles o Brasil.

No período de 1939 a 1945, em função da guerra, vivenciou-se uma das mais graves crises³ enfrentadas no setor de transporte, dado que ao longo desse período

² KORNIS, Mônica. Fábrica Nacional de Motores (FNM). In: ABREU, Alzira Alves de et al (coords.). Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930. Rio de Janeiro: CPDOC, 2010. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/fabrica-nacional-de-motores-fnm> Acesso em: 25/06/2018.

³ A crise que afetaria o Brasil se dá em função de que, no período da Segunda Guerra Mundial, diversos países deixaram de fabricar produtos que eram exportados para vários países. O historiador Eric Hobsbawm destaca que é evidente que a guerra não promoveu crescimento econômico, dado que: “As perdas de recursos produtivos foram pesadas, sem contar a queda no contingente da população ativa. Vinte e cinco por cento do capital pré-guerra foram destruídos na URSS durante a Segunda Guerra

houve uma suspensão no processo de importação de peças e combustível em consequência da guerra. Assim, a escassez de uma indústria de autopeças e de combustível no país acabou levando a precarização do transporte interno; principalmente, de caminhões e ônibus.

Esse fator fez com que nos anos que sucederam a Segunda Guerra Mundial, ainda no ano de 1949, em meio a uma das mais graves crises enfrentadas pelo setor de transporte, a FNM “[...] desfilou, no Rio de Janeiro, o primeiro lote de 50 caminhões FNM-R-80, da Fábrica Nacional de Motores, de propriedade estatal, fabricados em convênio com a Isotta-Fraschini, com maquinaria originalmente destinada à fabricação de motores de avião.” (GATTÁS, 1981, p. 64). Logo, foram fabricados os primeiros caminhões Alfa Romeo, com oito toneladas de motor a Diesel de 130 H.P em solo nacional, adaptados para circular nas estradas de terra, “[...] tornando o FNM o rei das estradas até os anos 50, que passa a ser substituído pelos Scania e Mercedes com o início do processo de asfaltamentos das principais ligações nacionais[...].” (NATAL, 1991, p. 128).

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, o mundo estava vivenciando um período de prosperidade econômica, período esse que ficaria conhecido como “Era de Ouro”. Para Eric Hobsbawm “[...] na década de 50 o surto econômico pareceu quase mundial e independente do regime econômico.” (HOBSBAWM, 1995, p. 255). A denominação surge em função do baixo preço do petróleo saudita que, durante o período de 1950 a 1973, fez com que houvesse um grande aumento na indústria automobilística, uma vez que:

A era do automóvel há muito chegava à América do Norte, mas depois da guerra atingiu a Europa e mais tarde, mais modestamente o mundo socialista e as classes médias latino-americanas, enquanto o combustível fazia do caminhão e do ônibus o grande meio de transporte na maior parte do globo - [...] podia-se reconhecer o desenvolvimento econômico de muitos países do Terceiro mundo pelo aumento do número de caminhões. (HOBSBAWM, 1995, p. 259).

No cenário nacional, Getúlio Vargas era eleito para presidente da República, tomando posse em 31 de janeiro de 1951. Ao tentar apagar a imagem de ditador, solidificada no período do Estado Novo, Vargas iniciava o governo nas condições de um

Mundial, 13% na Alemanha, 8% na Itália, 7% na França, embora apenas 3% na Grã-Bretanha (mas isso deve ser contrabalançado pelas novas construções de tempo de guerra). No caso extremo da URSS, o efeito econômico líquido da guerra foi inteiramente negativo. Em 1945, a agricultura do país estava em ruínas, assim como a industrialização dos Planos Quinquenais pré-guerra. Tudo o que restava eram uma imensa e inteiramente inadaptável indústria de armamentos, um povo morrendo de fome e em declínio, e maciça destruição física.” (HOBSBAWM, 1995, p. 55).

regime democrático. Empenhado em realizar um governo nacionalista, promoveu várias medidas⁴ para incentivar o desenvolvimento econômico do país.

[...] Uma das principais iniciativas dessa fase, a criação da Petrobras, expressou o confronto entre “nacionalista” e “entreguista”, isto é, lideranças contrárias e abertas à participação do capital estrangeiro. Com a pressão da campanha “O petróleo é nosso” a Petrobras recebeu o controle monopolista de todas as etapas da exploração do petróleo. (FICO, 2016, p. 14).

Por ser nacionalista, Vargas defendia a ideia de que a exploração do petróleo deveria ser realizada por empresas estatais, autorizando a abertura das negociações no Congresso e depois no Senado. Foi sancionada, no dia 3 de outubro de 1953, a Lei nº 2.004,⁵ criando a Petróleo brasileiro S. A. – Petrobras. Na busca de solucionar os problemas econômicos e financeiros que o país vinha enfrentando, a criação da Petrobras impulsionaria também a industrialização por meio de um Planejamento Industrial, assim, o então “[...] Presidente Vargas criou, em 23 de junho de 1951, a Comissão do Desenvolvimento Industrial (CDI-1951), ligada à presidência [...]” (GATTÁS, 1981, p. 77). Dividida em oito subcomissões, a segunda, instalada em 20 de março de 1952, presidida pelo comandante da marinha Lúcio Martins Vieira, ficou responsável pela fabricação de jipes, tratores, caminhões e automóveis, que tinham por objetivo a atividade comercial e industrial de materiais automobilísticos no país. Assim, para dar o suporte econômico necessário e “[...] tomando por base os estudos bem fundamentados da comissão, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), criado em 1952, privilegiou iniciativas mais qualificadas em termos de auxílio técnico e financeiro.” (FICO, 2016, p. 36).

De acordo com dados levantados por Gattás, “[...] em fins de 1952, o país possuía 610.233 veículos, sendo classificados: carros de passageiros 299.625; caminhões 244.941; ônibus 19.815; tratores maq. de terraplanagem 20.508; motocicletas 25.344; total 610.233.” (GATTÁS, 1981, p.91). O desenvolvimento econômico ao longo desse período fez com que, no ano de 1953, fosse realizada a “Primeira Mostra da Indústria Automobilística”, sendo um marco histórico no país, visto que havia 320 empresas brasileiras inscritas. Tal período é um divisor de águas na história do país, sendo um dos

⁴ Segundo Boris Fausto: “No início da década de 1950, o governo promoveu várias medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento econômico, com ênfase na industrialização. Foram tomadas providências para se realizarem investimentos públicos no sistema de transporte e energia, contando com a abertura de um crédito externo de 500 milhões de dólares. [...] Em 1952 foi fundado o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), diretamente orientado para o propósito de acelerar o processo de diversificação industrial.” (FAUSTO, 2018, p. 225).

⁵ BRASIL. LEI nº 2.004, de 3 de outubro de 1953. Dispõe sobre a Política Nacional do Petróleo e define as atribuições do Conselho Nacional do Petróleo, institui a sociedade Anônima, e outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L2004.htm. Acesso em: 30 jun. 2018.

mais importantes para o desenvolvimento da indústria automobilística, devido aos grandes avanços. Segundo destaca Jaques Lambert,

[...] mesmo no estado precário atual das estradas, é o automóvel que constitui o principal meio de transporte. Enquanto no período de 1946 a 1954 o tráfego de mercadorias, por via férrea e marítima, pouco cresceu, o dos transportes rodoviários aumentou em 500%. Os motoristas de caminhão, no Brasil, são de uma audácia, pois, apenas do mau estado tanto das estradas quanto dos seus caminhões, enveredam por qualquer caminho. Sem sua audácia estaria paralisada a economia brasileira. Nas boas estradas do Rio, de São Paulo ou de Belo Horizonte, os caminhões circulam aos milhares todos os dias, mas mesmo nas estradas secundárias de barro, mais distantes, sempre há um outro motorista de caminhão que consegue passar. O motorista de caminhão é hoje o mais precioso dos pioneiros. (LAMBERT, 1971, p. 161-162).

Com o aumento da circulação dos veículos do transporte rodoviário, na busca de melhorar as péssimas condições das estradas e dos veículos em circulação, era preciso que a indústria automobilística se desenvolvesse para que pudesse atender as demandas de peças, combustíveis, bem como melhorar a qualidade das estradas. Deste modo, no dia 25 de novembro de 1955, na sede da Federação das Indústrias de São Paulo (FIESP), os representantes das fábricas que se dedicavam à montagem de veículos automotores do estado de São Paulo reuniram-se na busca por construir uma nova página na história da indústria automobilística brasileira, assim

[...] dedicando-se à fabricação de veículos automotores com peças fabricadas no Brasil. Assim, antes mesmo da posse do presidente Juscelino Kubitschek e, portanto, antes da criação do GEIA, engajaram-se na tumultuada campanha em favor da Indústria Automobilística Nacional. (GATTÁS, 1981, p. 177).

Alguns meses antes da posse de JK, ocorreu um dos maiores avanços na indústria automobilística do país: Fritz Koenecke, Daimler Benz e Arnold Wycchodil, após uma reunião com o Presidente da República, em abril de 1956, declararam para a imprensa a vinda da Mercedes-Benz para o país.

A Mercedes-Benz viveu um momento histórico, em 21 de dezembro de 1955. Nesse dia, pela primeira vez na América Latina, realizou-se a fundição de um bloco de motor para veículos (vazado pelo Presidente eleito Juscelino Kubitschek), na Sofunge, destinado ao caminhão Diesel da Mercedes. (GATTÁS, 1981, p. 224).

No decorrer de sua campanha, JK divulgava uma proposta de modernização para o país por meio do slogan “cinquenta anos de progresso em cinco de governo”. Ele retomaria o plano de industrialização iniciado por Vargas por meio do Plano de Metas,

que previa investimentos em diversos setores do país, sendo um dos mais importantes no setor rodoviário. Portanto, buscando cumprir com as promessas em campanha, dava início a uma fase de desenvolvimento da industrialização, que colocaria o país no contexto da nova economia mundial.

O Plano de Metas tinha por objetivo o investimento em setores-chaves da economia do país, visando o crescimento acelerado da industrialização. Para isso, o Plano definia trinta metas nos campos da energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação. Dava-se início ao que “[...] foi a primeira iniciativa brasileira mais sólida de planejamento econômico e, mais especificamente de industrialização.” (FICO, 2016, p. 35).

Desde os primeiros anos do século XX, o rodoviarismo, bem como a indústria automobilística, vinha se consolidando no território nacional com a construção de estradas, instalações de montadoras e importação de veículos, como mencionado anteriormente, porém é com o Plano de Metas que se consolidam, de fato as, rodovias, bem como a indústria automobilística. De acordo com as metas estabelecidas para o rodoviarismo:

A meta 8 prevê a pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovias. Em 1956, a rede asfaltada federal era de 920 Km; em 1960 estará aumentada para 5.920 km. A meta 9 prevê a construção de 12.000 km de novas rodovias de primeira classe. A rede federal era de 10.000 km, ficando assim aumentada em 1960, para 22.000 km. (BRASIL, 1958, p. 43).

A meta 27 do Plano:

[...] incluiu a implantação da indústria automobilística no país. A meta inicial, revista, importou no estabelecimento de um sistema de estímulos aos empreendedores. Já existem, hoje, no Brasil, em funcionamento ou em processo de instalação, 16 fábricas de automóveis e cerca de 1.200 fábricas de autopeças. Em conjunto, essas empresas representam investimentos da ordem de 20 bilhões de cruzeiros. (BRASIL, 1958, p. 87).

O Plano de Metas pensou em conectar os principais setores de energia, transporte, alimentação e da indústria de base do país, visando assim o desenvolvimento econômico. É possível perceber que, com o aumento dos setores de produção, se fazia necessário o escoamento dos produtos; isso foi possível pelo desenvolvimento do modal rodoviário, que ligaria as indústrias aos portos e ferrovias. De tal modo, destacamos as metas oito e vinte sete, que foram responsáveis pelo desenvolvimento e pela modernização desse modal. Ambas estavam ligadas uma a outra, já que a meta vinte sete

previa a implantação da indústria automobilística no Brasil. Com isso, se fazia necessário prever também o aumento da malha rodoviária, ampliando, principalmente, as redes de estradas asfaltadas para atender a demanda de veículos em circulação no país.

Para que fosse desenvolvida cada uma das metas, JK criou uma comissão responsável para colocar em prática o desenvolvimento da indústria automobilística, por meio do decreto nº 39.412⁶ de 16 de junho de 1956, que estabelecia as normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e instituiu o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. Assim, criou-se o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que tinha a finalidade de examinar, negociar e aprovar os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil. Esses planos estabelecidos por JK faziam com que “O Brasil tomasse a decisão de enfrentar o desafio: romper cadeias e iniciar-se na industrialização automobilística, a indústria do século.” (GATTÁS, 1981, p. 199).

Desta maneira, na busca de instituir os Planos Nacionais da Indústria Automobilística, novos decretos foram assinados com relação a indústria de veículos de grandes portes; neste caso, os caminhões ficavam subordinadas ao Decreto nº 39.568,⁷ de julho de 1956, que foi responsável pelas aberturas e fixação das atividades fabris bem como pelas exigências de realização manufatureiras. O decreto era relativo aos automotores de carga, assim designados comercialmente, com peso bruto (*gross vehicle weight*) entre 4.200kg e 15.000kg.

Deve-se destacar que, até 1955, os automóveis não eram produzidos no Brasil. A *Ford Motor Company Export Inc.*, *General Motors* e a *International Harvester* estavam em atuação desde 1920 e limitavam-se somente à montagem de veículos. A criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) foi de grande relevância para o desenvolvimento da indústria automobilística nacional, com o intuito de promover a ampla concorrência. O GEIA, a partir da segunda metade da década de 1950, aprovava a instalação de empresas de diversas nacionalidades que passaram a fabricar veículos no Brasil. Assim, em 08 de fevereiro de 1957, “[...] a Ford recebeu aprovação, pela resolução

⁶ BRASIL. DECRETO Nº 39.412, 16 DE JUNHO DE 2016. Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 30 de Jun. 2018.

⁷ BRASIL. Decreto nº 39.568, de 12 de julho de 1956. Institui o Plano Nacional da Indústria Automobilística relativo a caminhões. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39568-12-julho-1956-333904-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 30 jun. 2018.

nº 16, do GEIA, para o seu plano instituído na fabricação de três tipos de caminhões: F-600, F-350 e o “pick-up” F-100.” (GATTÁS, 1981, p. 221).

Empresas passaram a fabricar automóveis no país na década de 1950, como a *General Motors*, na qual “O lançamento de seus veículos se deu: em junho de 1957, o caminhão 6503; em julho de 1958 o caminhão 3104 e, em 1968, o Opala.” (GATTÁS, 1981, p.222). A *Mercedes Benz*, como destacado anteriormente, foi a primeira a lançar o primeiro caminhão nacional, com motor também nacional, e “Em 28/9/1956, foi inaugurada, em São Bernardo do Campo, cidade satélite da Capital Paulista, à margem da Via Anchieta, numa atmosfera de justificado entusiasmo, a fábrica de caminhões Mercedes-Benz.” (GATTÁS, 1981, p. 243). E a *VEMAG S/A*, responsável pela montagem e distribuição no Brasil da Scania Vabis, porém “Em 1956, formou-se a Scania Vabis do Brasil S.A. – Motores Diesel, com a participação da AB – Scania Vabis e Vemag S.A.” (GATTÁS, 1981, p. 227).

Embora tenha sido ao longo do governo de JK (1957 a 1960), que deflagrou no país o que Gattás denomina “Segunda Revolução Industrial”, cabe destacar, como visto anteriormente, que em governos anteriores se desenvolveram setores do país importantes para a consolidação da indústria automobilística, fazendo o Brasil aparecer nas estatísticas de produção de automóveis. Deste modo, não podemos deixar de salientar que, ao final do governo de JK, já estava

Concluída a progressiva nacionalização dos veículos, com índices que se situaram praticamente ao redor de 98%, em peso, encerrou-se a fase da implantação da indústria automobilística no País. O Brasil realizou, assim, de 1956 a 1960, o seu maior e mais arrojado esforço no campo da industrialização e, nessa arrancada histórica, efetivou, em menos de cinco anos, uma façanha que nenhum outro país havia conseguido lograr. Vencendo etapas, ingressou, pois, na Era do motor e na produção em série de veículos da mais avançada tecnologia. (GATTÁS, 1981, p. 331).

Esses avanços ao longo da década de 1950 foram essenciais para que, nas décadas seguintes, a indústria automobilística se consolidasse no país, dado que

Vista em termos numéricos e de organização empresarial, a instalação da indústria automobilística representou um inegável êxito. Porém ela se enquadrou no propósito de criar uma ‘civilização do automóvel’ em detrimento da ampliação de meios de transporte coletivo para a grande massa. A partir de 1960 a tendência a fabricar automóveis cresceu, a ponto de representar quase 58% da produção de veículos em 1968. Como as ferrovias foram na prática abandonadas, o Brasil se tornou cada vez mais dependente da extensão e conservação das rodovias e do uso dos derivados do petróleo na área de transporte. (FAUSTO, 2018, p. 237).

A década de 1970, no Brasil, foi marcada pelo Milagre Econômico Brasileiro⁸ que sucedeu em função do crescimento da indústria de bens de consumo duráveis, tais como a indústria da construção civil, a agroindústria, a indústria de eletroeletrônicos e a indústria automobilística. Com a implementação do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PDN),⁹ traçado a partir de 1971, o “milagre” saía do papel.

Embora o Milagre Econômico deixasse um déficit enorme nos cofres públicos, os seus impactos foram sentidos durante algum tempo, principalmente por conta da dívida externa, que aumentou vertiginosamente naquele período. É importante enfatizar que os reflexos da expansão dos diversos setores ocasionaram profundas mudanças, tanto na forma de produção, quanto na sociedade.¹⁰ Tanto é que foi ao longo desse período que o rodoviarismo vivenciou seu apogeu. É visível que, a partir de 1967, o setor de transporte rodoviário estava em franco desenvolvimento; a expansão do setor agrícola levou a um aumento nas exportações, fazendo com que “[...] uma expressiva mecanização da agricultura, favorecendo a produção industrial de tratores, colheitadeiras e caminhões.” (FICO, 2016, p.80). Tanto o aumento na indústria automobilística, quanto no número de veículos em circulação, se deu por intermédio da criação de estradas, bem como pelo amplo desenvolvimento que o país estava vivenciando relacionado à geopolítica do período anterior. No entanto, foi na década de 1970 que:

A indústria automobilística foi a que mais cresceu, chegando à produção de 750 mil veículos em 1973, o que deixava bem distante a produção dos tempos de Juscelino Kubitschek estimada em 130 mil em 1960. Não foi à toa que o petróleo tornou-se elemento vital para o chamado “modelo brasileiro”. País, importava a maior parte do combustível que consumia, a preços internacionais que

⁸ A expressão “Milagre Econômico” foi usada pela primeira vez em relação à Alemanha Ocidental. A rapidez da recuperação desse país na década de 1950 foi tão inesperada que muitos analistas passaram a chamar o fenômeno de “milagre alemão”. A expressão foi posteriormente repetida para o crescimento japonês na década de 1960. Finalmente, na década de 1970, a expressão “milagre brasileiro” passou a ser usada como sinônimo do *boom* econômico observado desde 1968 – e também como instrumento de propaganda do governo (PRADO; EARP, 2017, p. 219).

⁹ O I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) foi publicado em dezembro de 1971 e prometia transformar o Brasil em “nação desenvolvida” dentro de uma geração. Pretendia elevar a taxa de investimento bruto para 19% ao ano, dando prioridade a grandes programas de investimentos: siderúrgico, petroquímico, corredores de transportes, construção naval, energia elétrica (inclusive nuclear), comunicação e mineração. Para viabilizar estes programas, são fundamentais tanto as grandes empresas estatais, quanto os créditos de rede de bancos oficiais e o conjunto de incentivos coordenados pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial (incluindo instrumentos como isenção de impostos, créditos-prêmio, depreciação acelerada etc.) (PRADO; EARP, 2017, p. 221).

¹⁰ “A década de 70 presenciou uma imensa expansão da massificação das informações e dos padrões de comportamento e de consumo do mundo capitalista sobre a extraordinária consolidação da indústria cultural e dos meios de comunicação em geral [...] O acelerado processo de industrialização, centrada no polo da indústria de bens duráveis, e a expansão da capitalização no campo foram acompanhados de importantes transformações na classe trabalhadora e na urbanização. [...] As cidades incharam, crescendo desordenadamente para o alto e para os lados. Pelas ruas congestionadas trafegavam dez vezes mais carros que na década anterior.” (HABERT, 1992, p. 70-73).

mantiveram-se relativamente baixos até o início da crise do petróleo em 1973. (HABERT, 1992, p. 16).

Com o aumento das exportações e da frota de veículos, fazia-se necessária a construção de estradas para o escoamento da produção. Deve-se se destacar que, em 1967, o Brasil passava por um momento de desenvolvimento, tanto na construção civil e residencial, como na construção pesada,¹¹ que se encontrava em fase de expansão. Deve-se salientar que “[...]o ramo da construção pesada foi bastante beneficiado pelo grande aumento da demanda estatal por obras de infraestrutura.” (PRADO; EARP, 2017, p. 225). Assim:

[...] no que se refere às formas de engenharia, cumpre ressaltar o crescimento da indústria de construção, destacando-se as de pavimentação e terraplanagem e construção de estradas e as construções de obra de arte expressão típica do desenvolvimento econômico encetado pelo milagre. (NATAL, 1991, p. 240).

Com o desenvolvimento da construção civil acelerada para além das estradas, realizavam-se construções de obras de arte, chamadas pela crítica de “Projetos faraônicos”, podemos destacar as “Obras de impacto como a Rodovia Transamazônica ou a ponte Rio-Niterói, pareciam indicar que o Brasil realmente se tornaria uma grande potência.” (FICO, 2016, p. 81).

O Milagre Econômico no Brasil não durou muito em virtude da “crise do petróleo”,¹² iniciada em outubro de 1973, que atingiria em cheio a indústria automobilística brasileira. A partir de 1974, “[...] o petróleo era um dos itens pesados na pauta das importações brasileiras. Afinal, boa parte do ‘milagre’ estava montado na ‘civilização do carro’ [...]. Pagar o petróleo em 1974,¹³ significa gastar sete vezes mais que em 1972.” (HABERT, 1992, p. 41-42).

¹¹ O termo “construção pesada” é utilizado na engenharia civil pelo seu alto grau de complexidade, tais como portos, pontes, aeroportos, hidrelétricas, túneis etc. Obras que, em geral, são executadas por empresas e órgãos públicos.

¹² Aparentemente, os primeiros sintomas da crise mundial manifestaram-se na esteira da chamada crise do petróleo, quando os países árabes membros do OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) e responsáveis pela maior parte da produção mundial de petróleo suspenderam suas exportações em represália ao apoio dado a Israel por potências do Ocidente na guerra do Oriente Médio. A medida provocou a elevação dos preços mundiais do petróleo que em pouco tempo triplicaram. O encarecimento do petróleo beneficiou os Estados Unidos, sede de cinco das sete irmãs – as empresas multinacionais que monopolizavam a extração e a comercialização mundial do petróleo – e prejudicou os países não produtores como Alemanha e Japão, e, sobretudo aqueles países menos desenvolvidos que eram grandemente dependentes do petróleo importado, a exemplo do Brasil (HABERT, 1992, p. 40-41).

¹³ “Na realidade, o crescimento da economia brasileira entre 1969 e 1973 nada tinha de milagroso [...] A “milagrosa” expansão da economia brasileira fazia-se, pois, à custa da pauperização e do silêncio forçado de imenso contingente de trabalhadores assalariados.” (HABERT, 1992, p.13-15).

Os avanços da industrialização do país nas décadas 1950 até 1970 tornaram evidentes as profundas mudanças que ocorreram na sociedade brasileira ao longo destas três décadas. No que se refere ao setor econômico, o rodoviarismo cresceu vertiginosamente com o aumento na produção de veículos, bem como por meio do número da construção de estradas e rodovias pavimentadas. Segundo Vilaça:

A rodovia explica muito na continentalidade brasileira repita-se e a preferência pelo transporte rodoviário está justificada na alta qualidade dos serviços prestado por esse setor, modernizando-se a cada passo, oferecendo ao usuário vantagem de tempo e facilidade de entrega a domicílio, valorizando-se na política progressiva dos seguros contra danos e somente em função da rápida expansão da rede rodoviária, combinada com o aumento da frota comercial de caminhões é que foi possível atender à crescente demanda de transportes no Brasil. (VILAÇA, 1987, p. 52).

Com o surgimento dos veículos automotores, aos poucos, as estradas de terra foram asfaltadas; as carretas, que antes eram de tração animal, iam sendo substituídas pelos caminhões mais potentes de tração mecânica. Apesar das modificações das carretas, por conta do desenvolvimento da indústria automobilística, e em função do desenvolvimento tecnológico, ainda muitas terminologias dos veículos de tração animal do passado se fazem presentes nos veículos de tração mecânica nos dias de hoje. Na obra *Em torno da sociologia do caminhão*, de Marcos Vilaça, evidenciam-se as terminologias utilizadas em veículos de tração animal que também foram e são utilizadas nos veículos de tração mecânica; para ele, o “Caminhão e motorista refletem agora, sob novos aspectos técnicos, mas dentro das mesmas formas sociológicas, o que foram tropeiros e tropa no passado.” (VILAÇA, 1987, p. 24). Assim, pensando no contexto dos veículos de tração mecânica, Vilaça salienta que:

O velho carroção emoldurou-se diferentemente. Onde havia a almofada está a boleia; no lugar do lastro para a carga, a carroceria; o motor substituiu os cavalos, na era do “Horse Power”. E tudo isso sobre as duas linhas dos chassis. Boleia, termo que se conservou, vindo dos veículos de tração animal. Estribo também herdado às carroças e animais de montaria. Adaptou-se aos serviços, a carroceria, sem perder muito do que era. Modernizou-se. (VILAÇA, 1987, p. 16-17).

Existe uma historicidade com os veículos de tração animal, uma vez que muitos termos e nomenclaturas utilizadas nesses veículos, tais como estribo, cavalos e diversos outros, também foram empregados mais tarde nos caminhões. Os caminhões foram, gradativamente, adequando-se às necessidades de cada serviço a ser prestado. O chassi e o eixo utilizados na montagem dos caminhões foram moldados de acordo com as

necessidades das mercadorias carregadas, surgindo, assim, outros modelos de veículos; tais como, o caminhão tanque, boiadeiro, cegonha, guincho, e até mesmo os ônibus.¹⁴ Dessa forma, surgia também a carreta, um tipo de cavalo mecânico engatado em um reboque. Segundo Vilaça:

O aproveitamento integral da potência do caminhão, de largo uso em áreas desenvolvidas, alastra-se em meios brasileiros. É comum atrelar carretas capacitando-o ainda mais os transportes de cargas. Muitas vezes o carrêgo é leve e vilaçavolumoso a carroceria fica totalmente ocupada e o motor esbanjando força. A carreta resolve a interação motriz. O caminhão ganha em tamanho, ficando “jamanta”, nome do autocarga com extensa carroceria separada da cabina. O “papa filas” é a sua versão em ônibus. (VILAÇA, 1987, p. 18).

Cabe salientar que as práticas dos carreteiros, de tração animal, também estivessem ligadas às práticas dos primeiros Tropeiros/chofer, hoje designam a profissão de motorista. Kapron salienta que o:

Carreteiro é de uso bastante popular, inclusive institucional, para designar o motorista de caminhão, porém pode ser mais restrito em relação ao motorista do tipo de “caminhão carreta” em comparação com um motorista de “caminhão simples” [...] (KAPRON, 2012, p. 40).

Embora hoje, no Brasil, a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) denomina esses profissionais de motoristas de veículos de cargas em geral,¹⁵ cabe destacar que a autoidentificação do motorista está de acordo com o tipo de veículo ou da carga que ele leva, como caminhoneiros, boiadeiros, carreteiros, cegoneiros e etc. Além do mais, se faz importante destacar que o “Carreteiro, aqui perdeu em parte, o sentido etimológico da palavra, como transportador de cargas de frete. Carreta, neste caso, é o caminhão articulado, formado pelo cavalo-mecânico e a carroceria (semirreboque) acoplada com um a três eixos.” (CHEIROBIM, 1984, p. 115).

¹⁴ “O ônibus nada mais é que um aproveitamento do caminhão. Hoje as empresas intensificaram a produção dos chassis, monobloco, tipo “self-supporting” especializado para ônibus, numa nova etapa, a distinguir os chassis caminhão, dos chassis do ônibus.” (VILAÇA, 1987, p. 18).

¹⁵ De acordo com a classificação Brasileira de Ocupações (CBO). Código: 7825-05: Motoristas de veículos de cargas em geral – Descrição Sumária – Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança (BRASIL, 2002). BRASIL. Classificação Brasileira de Ocupações. 7825: Motoristas de veículos de cargas em geral. Disponível em: <http://www.mteco.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>. Acesso: 05 abr. 2018.

Ainda que muitas vezes relegados ou ignorados pelos historiadores, veículos e condutores foram importantes para desenvolvimento econômico, urbano e social do país. Já que parte considerável para a construção e desenvolvimento do país foram e são transportados na carroceria desses veículos de grande porte, conduzidos pelos motoristas (de caminhão/caminhoneiros), que cortam as estradas de Norte a Sul, desde a América portuguesa até os dias de hoje. Como bem destacou o geógrafo Daniel Huertas, em sua obra *Território e circulação transporte rodoviário de carga no Brasil*:

À EXCEÇÃO DA AMAZÔNIA, O CAMINHÃO É UMA FIGURA ONIPRESENTE na paisagem brasileira. A Estrada, concebida em gabinetes e forjada como uma cicatriz que ultrapassa os obstáculos naturais interfere na dinâmica social, faz parte do imaginário coletivo como aspecto de uma modernidade tardia que rapidamente conseguiu se capitar pelo território nacional, mesmo que de modo heterogêneo. No comando da boleia está o caminhoneiro, o homem de confiança que se agarra ao volante para cumprir uma nobre tarefa, mesmo diante das típicas incertezas de uma vida itinerante. (HUERTAS, 2018, p. 35, grifo do autor).

No Brasil, a partir da década de 1970 e 1980, o motorista (de caminhão/caminhoneiro) passou a ganhar visibilidade com o desenvolvimento do rodoviarismo. Nesse período, é visível que os caminhoneiros tinham mais autonomia sobre suas cargas e seus destinos, o que, de certa forma, provinha a eles uma vida itinerante. Mas, nas décadas seguintes, o aumento no número de veículos, dado pelo surgimento das empresas transportadoras e o desenvolvimento da logística, fizeram com que os motoristas perdessem essa autonomia, o que resultou na: “[...] mais-valia e a diminuição relativa da participação dos salários e o maior controle disciplinador dos motoristas num padrão industrial, se demonstrou a proletarização do trabalho.” (KAPRON, 2021, p. 483).

Mesmo considerando o aumento e a modernização significativa da frota no TRC, acrescidos pela expansão do agronegócio, mineração, construção civil, entregas do *e-commerce* e o aumento de volumes das exportações, é importante destacar que o motorista de caminhão ainda sofre pelas péssimas condições das estradas, falta de segurança devido aos assaltos de cargas e veículo, aumento do preço do Diesel e os dias de espera em filas por fretes melhores. Consequentemente, são acometidos por problemas de saúde causados pela rotina estressante que não visa o bem-estar dos caminhoneiros, fazendo com que muitos acabem abandonando a profissão.

Considerações finais

Por meio do levantamento bibliográfico, foi possível contextualizar os momentos históricos, econômicos e políticos que foram cruciais para a consolidação do Transporte Rodoviário de Carga (Caminhão), e o crescimento do rodoviarismo que se deu através da construção de milhares de quilômetros de rodovias que cortam o Brasil de Norte a Sul.

Podemos perceber que a construção das estradas no Brasil se deu, sobretudo, para atender as demandas dos grandes latifundiários na exportação de matéria-prima, pois o Brasil ainda é um dos países que mais exporta para o mundo. Porém, foi somente na segunda metade do século XX que se desenvolveu o TRC e a construção das principais rodovias, com o surgimento tardio da industrialização brasileira, integrando-se ao sistema capitalista global. Já no século XXI, o aumento do TRC tem se consolidado, principalmente, por dois fatores: atender ao aumento das demandas dos grandes latifundiários, hoje denominado de agronegócio; e ao aumento do volume das exportações mundiais em decorrência do *e-commerce*.

Portanto, pesquisas, como essas, ajudam a pensar a função social da história, que é de organizar o passado em função do presente. Assim, podemos perceber que a consolidação da profissão de motorista (de caminhão/caminhoneiros) se funde com o surgimento do TRC e das rodovias no Brasil, contribuindo para o desenvolvimento econômico do país.

Referências

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru: EDUSC, 2000.

BRANDÃO, Ramon de Lima. *O automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: a invenção de novos imaginários na Era JK*. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2011. 216. Disponível em <http://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2011/01/Ramon-de-Lima-Brand%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 9 fev. 2018.

BRASIL. Ministério do Trabalho. *Classificação Brasileira de Ocupações 2002*. Brasília: MTE, 2002. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>. Acesso em: 30 set. 2018.

BRASIL. Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek. Rio de Janeiro. Serviço de Documentação. Rio de Janeiro, 1958. Disponível em: http://bibspi.planejamento.gov.br/bitstream/handle/iditem/490/Programa%20de%20Metas%20do%20Presidente%20Puscelino%20Kubitschek%20V1%201950_PDF_OCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 7 jan. 2018.

BRASIL. Decreto nº 39.412, 16 de junho de 2016. Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39412-16-junho-1956-332154-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 30 de jun. 2018.

BRASIL. Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953. Dispõe sobre a Política Nacional do Petróleo e define as atribuições do Conselho Nacional do Petróleo, institui a sociedade Anônima, e outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L2004.htm. Acesso em: 30 jun. 2018.

BRASIL. Decreto nº 39.568, de 12 de julho de 1956. Institui o Plano Nacional da Indústria Automobilística relativo a caminhões. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-39568-12-julho-1956-333904-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 30 jun. 2018.

CHEIROBIM, Mauro. O Caminhoneiro na estrada. *Perspectivas*, São Paulo, vol. 7: 113-125, 1984. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/perspectivas/article/view/1828/1496>. Acesso em: 05 nov. 2018.

FAUSTO, Boris. *História concisa do Brasil*. 3. ed. 1. Reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

FICO, Carlos. *História do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Contexto, 2016.

FIGUEIREDO, Osorio Santana. *Carreteadas Heróicas*. 2. ed. São Gabriel-RS, 2000.

GATTÁS, Ramiz. *A indústria automobilística e a 2ª Revolução industrial no Brasil: Origens e perspectivas*. São Paulo: Prelo, 1981.

HABERT, Nadine. *A década de 70: Apogeu e crise da ditadura militar brasileira*. São Paulo: Ática, 1992.

HOBSBAWM, Eric. *Era dos Extremos: O breve século XX: 1914-1991*. Tradução Marcos Santarrita, Revisão Técnica Maria Célia Paoli. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 3. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HUERTAS, Daniel M. *Território e circulação: Transporte Rodoviário de Carga no Brasil*. São Paulo: Editora Unifesp, 2018.

KAPRON, Rafael Antônio. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: Profissão, Jornada e Ações Políticas*. 2012. 201 f. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-graduação em História. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas-RS. Disponível em http://guaiaca.ufpel.edu.br/bitstream/123456789/2147/1/Rafael_Antonio_Kapron_Dissertacao.pdf. Acesso em: 19 mar. 2016.

KAPRON, Rafael Antônio. *O processo de trabalho dos caminhoneiros empregados do transporte rodoviário de cargas na formação histórica do Brasil e sua condição de proletariado*. 2021. 611f. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas-RS. 611 f. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/24442/TES_PPGHIST%C3%93RIA_2021_KAPRON_RAFAEL.pdf?sequence=1. Acesso em: 20 fev. 2023.

KORNIS, Mônica. Fábrica Nacional de Motores (FNM). *In*: ABREU, Alzira Alves de *et al* (coords.). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2010. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/fabricanacional-de-motores-fnm>. Acesso em: 25 jun. 2018.

LAMBERT, Jacques. *Os dois Brasis*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.

MAYER, Jorge Miguel. LUÍS, Washington. *In*: ABREU, Alzira Alves de *et al* (coords.). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930*. Rio de Janeiro: CPDOC, 2010. Disponível em: <http://www.fgv.br/CPDOC/ACERVO/dicionarios/verbetebiografico/washington-luis-pereira-de-sousa>. Acesso em: 04 mar. 2018.

NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e perspectivas*. 1991. 369 f. Tese (Doutorado em Economia). Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP. 1991. 369 f. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000037113> Acesso em: 19 mar. 2016.

NUNES, Ivanilde. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. *In*: FILHO, Alcides Goularti; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Transportes e formação Regional: Contribuição à história do transporte no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

PRADO, Luís Carlos Delorme; EARP, Fábio Sá. O “milagre” brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda (1967-1973) *In*: FERREIRA, Jorge; NEVES, Lúcia de Almeida (Org.). *O tempo da ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX*. 8. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

VILAÇA, Marcos Vinícios. *Em torno da sociologia do caminhão*. 3. ed. Rio de Janeiro Tempo Brasileiro; Niterói: Universidade Federal Fluminense EDUFF/PROED, 1987.